

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1963 (2^e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales.), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et Transports.

2. — S. N. C. F. et R. A. T. P.

Par M. Auguste-François BILLIEMAZ,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajoux, Jean Bardol, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexe 25), 57 (tomes I^{er} et II, annexe XIII) et in-8° 9.

Sénat : 42 et 43 (annexe 29) (1962-1963).

SOMMAIRE

	Pages.
1° La S. N. C. F. :	
A. — Les contributions financières de l'Etat.....	3
B. — Travaux et investissements de la S. N. C. F.	4
C. — Evolution du trafic.....	5
D. — La réforme tarifaire.....	6
E. — La coordination technique rail-route.....	6
2° La R. A. T. P. :	
A. — Les travaux de modernisation et leur financement.....	9
B. — Les crédits de fonctionnement en 1962 et en 1963.....	11
C. — Observations de la Commission.....	13
ANNEXE. — Electrification de la S. N. C. F.....	14

Mesdames, Messieurs,

Comme les années précédentes, votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'est penchée, avec une attention toute particulière, sur les budgets de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., compte tenu de leur incidence sur la dotation du département des Travaux publics.

En ce qui concerne la S. N. C. F., nous vous indiquons donc tout d'abord les principales contributions financières accordées à cette société, par l'Etat, à des titres divers.

1° LA S. N. C. F.

A. — Contributions financières et remboursements de services accordés par l'Etat à la S. N. C. F. en 1962 et crédits correspondants inscrits à la loi de finances 1963 (en millions de francs).

	LOI de finances 1962.	CREDITS totaux accordés en cours d'exercice.	LOI de finances 1963.
<i>Insuffisance de recettes.</i>			
Indemnité compensatrice pour non-application de majorations tarifaires	Mémoire.	214	Mémoire.
Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation	98	180	423
<i>Indemnités conventionnelles.</i>			
Lignes militaires	10	10	10
Entretien et renouvellement de la voie et installations fixes.....	730	730	761
Passages à niveau.....	10	10	10
Participation à certaines charges de retraite.....	490	530	543
<i>Remboursements de services.</i>			
Remboursement de charges d'emprunt.....	86	86	83
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (familles nombreuses et pensionnés).....			
Indemnités compensatrices de réduction de tarifs (militaires)	249	257	233
Transport de charbon à tarif réduit.....	189	189	189
		46	40
Réparation des dommages de guerre.....	66	66	34

OBSERVATIONS

On peut considérer comme soutien financier apporté par l'Etat à la S. N. C. F. les crédits qui lui sont accordés au titre : subvention d'exploitation, infrastructure et participation à certaines charges de retraite.

Ainsi définis, ces crédits ont évolué d'une année sur l'autre de la manière suivante :

1962 (crédits totaux accordés).....	1.450 millions.
1963 (loi de finances).....	1.737 —
	<hr/>
Différence 1963/1962.....	+ 287 millions.

Mais il semble malheureusement que l'augmentation des contributions financières de l'Etat devra être beaucoup plus importante.

En effet, sur la base des tarifs actuels, la S. N. C. F. prévoit, pour 1963, une insuffisance de recettes de 921 millions de francs, supérieure de 500 millions au crédit inscrit au budget au titre : déficit d'exploitation. Le Gouvernement ayant pris nettement position contre le relèvement des tarifs proposé, soit 11,76 % pour les voyageurs et 5,13 % pour les marchandises, il serait logique d'inscrire dès maintenant au budget un crédit complémentaire de 500 millions.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons dire que la participation de l'Etat aux dépenses supportées par la S. N. C. F. pour l'exercice en cours sera supérieure de 785 millions au montant atteint en 1962.

Tout en reconnaissant l'excellence des services que le chemin de fer rend à l'économie française, votre Commission se devait de souligner l'importance croissante de la charge financière que cette activité fait peser sur la collectivité en compensation, il est vrai, de l'obligation qui lui est faite de transporter n'importe quelle marchandise dans n'importe quelle région, à un tarif imposé.

B. — Travaux et dépenses d'investissement.

L'essentiel des investissements portera, comme les années précédentes, sur l'électrification, la modernisation de l'infrastructure et le renouvellement du matériel roulant.

En matière d'électrification, l'année 1963 verra l'achèvement des travaux intéressant les lignes Paris—Feignies (part française de la ligne Paris—Bruxelles), Le Bourget—Aulnay-sous-Bois—Mitry—Crépy—Verberie, Lourches—Busigny et Lourches—Valenciennes.

Seront entrepris ou poursuivis, en outre, les travaux concernant les lignes Paris—Mantes, Le Mans—Rennes, Marseille—Vintimille et Reims—Charleville.

Le taux de rentabilité de ces électrifications est particulièrement élevé. Il est évalué, par exemple, à 16,5 % pour Le Mans—Rennes, 11,5 % pour Marseille-Vintimille et 17 % pour Reims—Charleville.

Le coût de ces opérations s'élèvera pour l'exercice en cours à 225 millions.

Les aménagements de gares, les installations de sécurité et les télécommunications absorberont, pour leur part, 448 millions.

Sur le plan du matériel roulant, l'effort de renouvellement entrepris en 1962 sera poursuivi. Les dépenses entreprises dans ce but seront légèrement supérieures à celles intéressant l'infrastructure, soit 771 millions.

Signalons, dans ce domaine, une importante commande de locomotives Diesel de 2.000 CV destinées à la dieselisation de plusieurs grandes lignes, telles que Paris—Belfort, Rennes—Brest, Paris—Cherbourg et Paris—Clermont. Cet équipement nouveau permettra de porter de 8 à 11 % la part de la traction « Diesel » dans le trafic global.

Au total, les crédits de paiement concernant les investissements atteignent 1.474 millions et les crédits de programme 1.515 millions.

Le financement de ces dépenses sera assuré, conjointement, par l'emprunt de 750 millions que la S. N. C. F. a été récemment autorisée à lancer, par la contribution conventionnelle de l'Etat aux dépenses d'installations fixes, et pour 616 millions, par l'annuité de renouvellement.

C. — Evolution du trafic.

Deux faits caractérisent essentiellement l'évolution du trafic.

Le premier consiste dans son augmentation qui semble conforme aux prévisions pour les marchandises (3,5 %), mais plus rapide pour les voyageurs/km (5 %) sauf sur la banlieue

parisienne où l'on constate une certaine stagnation due sans doute à la généralisation de la journée continue et à une certaine décentralisation industrielle.

Le second concerne l'accentuation de la concentration des mouvements sur les grandes lignes et en particulier sur les liaisons électrifiées qui auront supporté, en 1962, 66,2 % du trafic sur 7.550 kilomètres de voies. Notons, par exemple, que le tonnage kilométrique remorqué par jour sur la ligne Paris—Lyon est passé, en 10 ans, de 33 millions de T/km à 75 millions, soit une augmentation de 127 %.

D. — La réforme tarifaire.

Il n'est pas possible de tirer dès aujourd'hui des enseignements des premiers résultats de la réforme tarifaire entrée en vigueur le 1^{er} octobre dernier. Bornons-nous à rappeler que cette mesure avait pour objet de permettre à la S. N. C. F. de réduire ses tarifs pour les expéditions par train, rames ou wagons complets empruntant les liaisons modernisées et à profil favorable sur une distance supérieure à 200 kilomètres.

Ainsi, la tarification de toutes les expéditions de détail, même celles qui utilisent les lignes les mieux équipées, se trouve relevée et ce sont essentiellement les ressources nouvelles ainsi dégagées qui permettent à la S. N. C. F. d'abaisser ses prix pour les envois importants à grande distance. Il serait donc inexact de prétendre, comme cela a été trop souvent affirmé, que les régions insuffisamment développées ont été, en l'espèce, sacrifiées aux secteurs « riches ». Les nombreux correctifs intervenus depuis le 1^{er} janvier 1962 allant jusqu'à 15 % pour la Bretagne et le Massif Central et 10 % pour le Centre-Ouest, ont, d'ailleurs, atténué sensiblement les différences qui résultaient de l'application stricte des données mathématiques et apporté une certaine souplesse à l'application de la réforme.

E. — La coordination technique rail-route.

Si la coordination des transports par des mesures réglementaires ou fiscales, et même par la voie tarifaire, pose des problèmes difficiles en économie libérale et donne souvent lieu à des discussions passionnées, une collaboration très efficace a pu s'instaurer et s'affirmer entre le rail et la route sur le plan de la coordination technique.

Consciente de la nécessité de cette collaboration, la S. N. C. F. a estimé, en effet, dès sa création qu'il était nécessaire de rechercher des solutions permettant de combiner les avantages du transport ferroviaire — essentiellement son bas prix de revient aux moyennes et longues distances, sa régularité et sa sécurité — avec ceux du transport routier — essentiellement sa souplesse et son aptitude à pénétrer jusque dans les ateliers ou les entrepôts des industriels et commerçants.

Les techniques rail-route, dans leur sens étroit, englobent les divers procédés permettant de charger des véhicules routiers sur wagons pour les transporter à grande distance, les transports d'approche à chaque extrémité étant effectués sur route.

La première réalisation a consisté à charger des remorques routières au gabarit spécialement étudié sur des wagons plats. Ce trafic est un accroissement constant ; il a atteint 864.000 tonnes en 1961 avec 2.286 semi-remorques et 159 entreprises de transport participantes.

Une deuxième méthode, plus récente, consiste à transporter sur wagons des poids lourds routiers de type courant.

L'exploitation de cette technique, mise en œuvre depuis avril 1959, a atteint dès maintenant un niveau élevé : 205.000 tonnes contenues dans 9.303 camions ont été transportées en 1962, sur une distance moyenne de 660 kilomètres.

La remorque porte-wagon représente un moyen différent de réaliser la collaboration technique du rail et de la route ; dans cette formule les wagons de chemin de fer chargés sur des trains de roues surbaissées et, pris en remorque par un tracteur, sont conduits chez les clients. Cette solution ne s'applique évidemment que s'il est impossible de raccorder directement les installations des intéressés par un embranchement particulier. D'autre part la vitesse relativement faible du parcours routier limite en fait la desserte à un rayon d'une dizaine de kilomètres. En 1961, 24.000 wagons ont été traités selon cette technique, grâce à 40 remorques spéciales et le tonnage ainsi transporté a atteint 340.000 tonnes.

Mais les besoins du commerce exigent souvent une unité de transport moins volumineuse que le camion ou la semi-remorque ou le wagon. Aussi englobe-t-on dans les techniques rail-route, prises au sens large, les cadres ou containers qui, grâce à leur transborde-

ment facile de camion à wagon et inversement grâce à des engins de levage simples, assurent le porte-à-porte d'une façon techniquement parfaite.

2.300.000 tonnes ont été ainsi acheminées en 1962, sur une distance moyenne de transport de 450 kilomètres.

Pour les unités encore plus faibles entrant dans la catégorie des transports de détail, on tombe dans le domaine des palettes, qui d'ailleurs, ne se limitent pas à de simples plateaux, mais comportent aussi des palettes-caisses de diverses dimensions.

Ce trafic n'est pas négligeable car, pour ses propres colis, la S. N. C. F a chargé en 1962 7.400.000 palettes.

Enfin, on peut considérer, sans extension abusive, comme ressortissant aux techniques rail-route le *transport sur wagons des véhicules automobiles accompagnés*, soit au franchissement du tunnel du Fréjus entre Modane et Bardonnèche (environ 30.000 véhicules chargés en 1962), soit dans les trains auto-couchettes.

Ce dernier procédé, utilisé essentiellement en période d'été a permis d'acheminer, en 1962, 54.166 automobiles et 144.259 voyageurs.

De nouvelles relations seront créées en 1963 ; elles sont actuellement à l'étude.

Conclusions.

Votre Commission a retiré de l'examen des dispositions budgétaires concernant la S. N. C. F. une double impression de satisfaction et d'inquiétude : satisfaction devant le développement du trafic et l'amélioration de la productivité ; inquiétude à l'égard de la situation financière de la société.

Regrettant qu'une discussion budgétaire forcément écourtée ne permette pas d'examiner à fond les causes de ce double aspect des perspectives ferroviaires, elle souhaite qu'un large débat portant sur la place des chemins de fer dans les Transports et la Nation ainsi que sur les rapports de la S. N. C. F. avec l'Etat puisse s'instaurer au cours de la prochaine session. Il ne lui apparaît pas, en effet, que la situation puisse être améliorée par un simple relèvement des tarifs ou l'augmentation du trafic, l'accroissement des postes essentiels de dépenses restant sans aucune commune mesure avec le relèvement des recettes brutes.

2° LA R. A. T. P.

A. — Les travaux de modernisation et leur financement.

Le développement de la région parisienne en étendue et en population a rendu impérieusement nécessaires d'importants travaux de modernisation de l'infrastructure des transports en commun de cette agglomération.

Dans cette optique, la loi d'approbation du IV^e Plan a prévu l'engagement de dépenses atteignant 1.610 millions de francs et des dépenses d'un montant total de 1.475 millions.

Il n'était naturellement pas question de demander à la Régie, dont les possibilités de financement sont limitées, de supporter seule un pareil effort financier. Il aurait été également anormal de mettre ces dépenses exceptionnelles entièrement à la charge de la collectivité nationale qui n'en bénéficiera pas directement. Les règles suivantes ont donc été adoptées :

a) Seront à la charge de la collectivité les dépenses de premier établissement correspondant à des créations de liaisons nouvelles (telles que la ligne régionale Est-Ouest) résultant de décisions prises par le Gouvernement dans le cadre des plans d'urbanisme de la région parisienne. En revanche, l'acquisition du matériel roulant incombera à la Régie ;

b) La Régie continuera d'assumer les dépenses d'investissement ayant pour objet l'adaptation et la modernisation des réseaux existants.

c) Les dépenses effectuées pour la construction de lignes nouvelles seront désormais financées à l'aide de subventions d'équipement accordées par le District de la région de Paris et par l'Etat.

Exercice 1962 : Les crédits de paiement définitivement autorisés se sont élevés à 119 millions de francs dont 96 à la charge de la Régie et 23 pour l'Etat et le District.

En ce qui concerne le financement des dépenses à la charge de la Régie, la nouvelle autorisation d'emprunt accordée a été limitée à 60 millions de francs, la différence, soit 36 millions de francs, étant couverte, à titre provisoire, par les disponibilités de trésorerie générale de la Régie.

Quant aux opérations à la charge des Collectivités, c'est-à-dire celles qui intéressent l'électrification de la ligne de Vincennes et l'aménagement de la section La Folie—Etoile, elles sont supportées à égalité par le District et l'Etat.

Exercice 1963 : Le financement des dépenses prévues en 1963, soit 215,20 millions de francs doit être assuré comme suit :

- sur emprunts à contracter par la Régie..... 150 millions (1).
 - sur subventions d'équipement..... 65,20 —
- (dont 1,20 sur le reliquat des subventions accordées en 1962).

Comme en 1962, les subventions d'équipement seraient fournies à égalité par l'Etat et le District. Elles s'appliqueraient à concurrence de 50 millions à la section la Folie—Etoile et de 14 à l'électrification de la ligne de Vincennes.

Exercices ultérieurs : La poursuite des travaux engagés pour la réalisation du réseau express régional doit entraîner, au cours des exercices 1964 et ultérieurs, des paiements importants.

En vue d'exécuter les travaux suivant le rythme prévu, il est apparu nécessaire d'établir un plan de financement. Aussi, la Régie a-t-elle demandé au Ministre des Travaux publics que l'étude de ce plan soit entreprise dès maintenant.

ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

a) Réseau express régional :

Les 28 avril et 27 octobre 1961, le Conseil d'Administration de la Régie a approuvé les projets de marchés à conclure pour l'exécution des deux premiers lots de travaux, soit la traversée sous-fluviale et le parcours souterrain entre Pont de Neuilly et Rond-Point de la Défense sur une longueur totale de 1.310 mètres.

Les travaux ont commencé en mars 1962 par la construction du « bouclier » et l'établissement du puits nécessaire à sa mise en place. Le fonçage du puits a été terminé et le « bouclier » descendu le 18 septembre 1962. Depuis lors, l'habillage du « bouclier » a été effectué : montage de canalisations, de porte-outils, ainsi que des installations de service ; les premiers essais de mise en action du « bouclier » ont eu lieu dans le courant de décembre 1962 et l'attaque du front de taille a débuté au commencement de ce mois.

(1) Dont 50 au titre de prêt du F. I. D. E. S.

Le marché concernant les trois lots de travaux qui doivent relier la branche actuellement en cours de réalisation aux abords de la place de l'Etoile a été passé le 20 octobre 1962.

b) *Mise en service de rames sur pneumatiques pour la ligne Vincennes—Neuilly :*

La transformation des installations de voie est terminée, ainsi que la modification de l'alimentation traction. Le remaniement de la signalisation est lui-même assez avancé pour avoir permis de procéder, fin septembre, entre les stations « Gare de Lyon » et « Château de Vincennes », à un premier essai du matériel sur pneumatiques.

La livraison progressive du matériel roulant doit permettre la mise en exploitation des premières rames vers le milieu de l'année 1963.

B. — Les crédits de fonctionnement en 1962 et 1963.

a) *L'exercice 1962 :*

Le budget d'exploitation de l'exercice 1962 s'élève, après revision, à 1.030,50 millions de francs sur la base des tarifs actuels (module : 0,185 franc).

En application des dispositions du décret n° 60-1142 du 27 octobre 1960, la charge des remboursements, article 8, § 2, ainsi que celle de l'indemnité, article 7, § 3, sont réparties dans la proportion de 70 % pour l'Etat et 30 % pour les collectivités locales de la région parisienne.

Dans ces conditions, les parts de l'Etat et des collectivités locales sont les suivantes :

	PART ETAT	PARTS collectivités locales.	ENSEMBLE
	(En millions de francs.)		
Remboursement :			
Article 8, § 2.....	92,4	39,6	132
Article 8, § 5.....	3	»	3
Indemnité compensatrice.....	110,4	47,3	157,7
Total.....	205,8	86,9	292,7

Notons que la subvention prévue par la loi de finances 1962 était de 145,2 millions de francs au lieu des 205,8 finalement demandés. En effet l'évaluation initiale tenait compte d'un relèvement des tarifs de 0,185 franc à 0,20 franc qui n'est pas intervenu.

b) *L'exercice 1963 :*

Le projet de budget d'exploitation de la Régie pour 1963, tel qu'il a été approuvé par le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports parisiens, le 29 novembre 1962, est établi, en dépenses comme en recettes, à un montant de 1.162 millions de francs.

Cet équilibre suppose l'abandon du module tarifaire actuel de 0,185 franc et l'application du module 0,25 franc, c'est-à-dire que le prix du carnet de billets de métro ou d'autobus serait porté de 3,70 francs à 5 francs et celui de la carte de travail de 3 francs à 4 francs.

Dans cette hypothèse, les participations de l'Etat et des collectivités locales au budget d'exploitation de la Régie seraient les suivantes :

	ETAT	COLLECTI- VITES locales.	TOTAL
Remboursement tarifs réduits :			
Article 8, § 2.....	125,3	53,7	179
Article 8, § 5.....	4	»	4

Au cas où les tarifs actuels seraient maintenus, hypothèse selon laquelle les crédits budgétaires ont été approximativement évalués, les participations des collectivités publiques deviendraient :

	ETAT	COLLECTI- VITES locales.	TOTAL
Remboursement tarifs réduits :			
Article 8, § 2.....	94,1	40,4	134,5
Article 8, § 5.....	3	»	3
Indemnité compensatrice.....	177,8	76,2	254
Total	274,9	116,6	391,5

En ce qui concerne la part de l'Etat, la différence entre les 274,9 millions de francs nécessaires et le chiffre inscrit au projet de budget, soit 257,2 millions de francs, s'explique par l'accrois-

sement des charges de la R. A. T. P. intervenu depuis la date d'établissement des fascicules budgétaires.

Quoi qu'il en soit, la subvention nécessaire, cette année, sera moins éloignée du chiffre annoncé que pour l'exercice 1962 où l'écart avait dépassé 60 millions pour la seule part de l'Etat.

C. — Observations de votre Commission.

Votre Commission observe avec inquiétude l'accroissement continu du déficit d'exploitation de la R. A. T. P. résultant essentiellement de la stagnation des recettes et d'une augmentation des dépenses qui doit atteindre cette année 132 millions de francs.

Ce déséquilibre persistant dû, en particulier, au maintien des tarifs à un niveau artificiellement bas risque encore de s'aggraver quand la Régie devra faire face aux charges d'emprunts souscrits pour alimenter l'important programme d'investissement en cours et, surtout, à venir.

Votre Commission attire, d'autre part, l'attention du Gouvernement sur la situation des transports urbains des grandes agglomérations de province qui fait peser sur les collectivités locales et les usagers une charge très lourde. Elle estime qu'une partie au moins des dépenses concernant l'exploitation et les investissements pourraient, à l'instar de ce qui est prévu pour la région parisienne, être pris en charge par l'Etat, l'aide exclusive accordée à la R. A. T. P. constituant une prime indirecte à cette centralisation contre laquelle le Gouvernement prétend lutter.

*
* *

Compte tenu de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée Nationale et concernant la S. N. C. F. et la R. A. T. P.

ANNEXE

